

Stuttgart, 09.03.2007

## **Notwendige Investitionen im Bereich von Geschwindigkeitsmessenanlagen mobil/stationär im Stadtgebiet Stuttgart zur Erreichung einer höheren Verkehrssicherheit**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	27.03.2007
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	18.04.2007
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	19.04.2007

**Dieser Beschluss wird nicht in das Gemeinderatsauftragssystem aufgenommen.**

### **Beschlussantrag**

1. Von dem vorliegenden Konzept der Verwaltung zur Weiterentwicklung der Geschwindigkeitsüberwachung zur Erreichung einer höheren Verkehrssicherheit wird Kenntnis genommen.
2. Über einen möglichen Ausbau der Geschwindigkeitsüberwachung wird ggf. im Rahmen der Haushaltsplanberatungen zum Doppelhaushalt 2008/2009 entschieden.

### **Kurzfassung der Begründung**

#### **Zu Beschlussantrag Ziffer 1:**

Nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit (vgl. Anlage 2) war laut Bericht des Statistischen Bundesamtes im letzten Jahr bei Unfällen mit Personenschaden die Hauptunfallursache. Neben Abbiege- und Wendeunfällen sowie der Missachtung der Vorfahrt zählt nicht angepasste Geschwindigkeit auch in der aktuellen Stuttgarter Verkehrsunfallstatistik zu den drei Hauptunfallursachen.

Das nachfolgende Stufenkonzept für die Jahre 2008 und 2009 wurde entsprechend der jeweiligen Gefährdungslage und der daraus resultierenden Priorität in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium erstellt.

## **A) 2008:**

### Priorität 1:

#### 1.1 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Auf der **Neckartal- und der Rotenwaldstraße** kam es in den letzten Jahren in beiden Fahrrichtungen immer wieder aufgrund von nicht angepasster Geschwindigkeit zu schweren Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Toten (insgesamt 57 Unfälle mit Personenschaden, 7 Schwerverletzte, 4 Tote).

Auf der **Neuen Weinsteige** kommt es in stadtauswärtiger Fahrrichtung im oberen Bereich immer wieder zu Unfällen aufgrund von überhöhter bzw. nicht angepasster Geschwindigkeit. In den letzten 4 Jahren waren allein in diesem Bereich 9 Unfälle, davon 1 Baumunfall mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen.

An jedem dieser Unfallschwerpunkte sollten aus verkehrssicherheitstechnischen Aspekten im Einzelnen jeweils 2 Anlagen in der Neckartal- und Rotenwaldstraße sowie eine Anlage auf der Neuen Weinsteige errichtet werden.

#### 1.2 Errichtung eines weiteren Messmastens auf der Neuen Weinsteige in stadteinwärtiger Fahrrichtung

Im weiteren Verlauf der B 27 kommt es auf der **Neuen Weinsteige** in stadteinwärtiger Fahrrichtung nach einer längeren Geraden (Höhe Gebäude Nr. 75) in einer scharfen Rechtskurve insbesondere bei Regen immer wieder zu Unfällen. Als temporäre Geschwindigkeitsbremse sollte vor dieser Kurve auf Höhe des Gebäudes 135 ein zweiter stationärer Messmasten installiert werden.

### Priorität 2:

#### 2.1 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Das Straßen- und Wegenetz im gesamten Stadtgebiet umfasst zum gegenwärtigen Zeitpunkt ca. 3500 Straßen. Mit Blick auf Geschwindigkeitsverstöße sind davon zurzeit rund 1500 im Schwerpunktprogramm bei der Einsatzplanung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung zu berücksichtigen, Tendenz steigend. Die mobile Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht mit Blick auf Bürgerbeschwerden und aktuelle (neue) Unfallschwerpunkte ein hohes Maß an Flexibilität sowie sehr kurze Reaktionszeiten. Zur Verbesserung der flächendeckenden Einsatzfähigkeit wäre die Beschaffung eines weiteren Messfahrzeugs sowie eines Handlasermessgerätes unabdingbar.

#### 2.2 Geschwindigkeitsanzeigetafel mit Statistikfunktion

Zur Optimierung des Beschwerdemanagements und aus verkehrserzieherischen Gründen wäre eine zusätzliche Geschwindigkeitsanzeigetafel mit Statistikfunktion erforderlich.

## **B) 2009:**

### Priorität 3:

#### 3.1 Ergänzung bestehender stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Für die stationäre Geschwindigkeitsmessanlage in der Nürnberger Straße wird ein zusätzlicher Kameraeinsatz benötigt. Bisher wurde ein Kameraeinsatz zwischen den Anlagen Heilbronner Straße und Nürnberger Straße getauscht. Die großen Fallzahlen von Geschwindigkeitsverstößen bei beiden Anlagen und die Anzahl von hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen rechtfertigen einen zusätzlichen Kameraeinsatz.

Nürnberger Straße: Ø letzte 3 Jahre 5500 Verstöße, davon 460 im Punktebereich  
Heilbronner Straße: Ø letzte 3 Jahre 8100 Verstöße, davon 580 im Punktebereich

#### 3.2 Alarmsicherung besonders gefährdeter stationärer Anlagen (4 Schlagmelder)

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind insbesondere im Außenbereich immer wieder Gegenstand von Sabotageakten, die allein in den letzten 3 Jahren einen Gesamtschaden von annähernd 100.000,- Euro zu Lasten des städtischen Haushalts zur Folge hatten.

### Priorität 4:

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen

Auf der B14 in stadteinwärtiger Fahrtrichtung vom Schattenring zum Viereichenhautunnel sieht der Planfeststellungsbeschluss eine Grundgeschwindigkeit von 60 km/h (heutige Anordnung besteht bei 80 km/h) vor. Der Betrieb einer stationären Anlage würde hier zur Verstetigung des Verkehrsflusses und Senkung der Grundbelastung mit Schadstoffemissionen beitragen.

## **C ) Ausblick**

#### 1. Kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Im Rahmen der Unfallschwerpunktarbeit wurde festgestellt, dass es auf den Stuttgarter Hauptverkehrsachsen insbesondere nachts und an Wochenenden zu Rotlichtverstößen kommt. Dabei wird beobachtet, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit oftmals nicht eingehalten wird. Hier würde sich eine Überwachung mit einer kombinierten Überwachungsanlage, die in der Lage ist, gleichzeitig sowohl Rotlicht- als auch Geschwindigkeitsverstöße festzustellen, anbieten. Dies wird im Rahmen der Unfallschwerpunktarbeit geprüft und zu gegebener Zeit berichtet.

## 2. Fußgängerüberwege B14 Hauptstätter Straße

Zur Sicherung der Fußgängerüberwege B14 auf der Hauptstätter Straße Höhe Sophienstraße kann nach derzeitigem Planungs- und Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden, dass die Errichtung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen innerhalb der vorgenannten Prioritäten einen hohen Stellenwert einnimmt. Eine Bewertung wird hierzu im Zusammenhang mit dem Abschlussbericht zum Versuch im Herbst 2007 abgegeben. Sofern sich zusätzlicher Personalbedarf ergibt, wird dieser in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

### **Zu Beschlussantrag Ziffer 2:**

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Vermeidung von Gefahren für die Verkehrssicherheit und von Unfällen, die aus hohen Geschwindigkeitsverstößen resultieren. Die Effektivität der Überwachung steht in direktem Zusammenhang mit der Häufigkeit der durchgeführten Kontrollen, für diese bedarf es der entsprechenden Sach- und Personalressourcen, über die ggf. in den Haushaltsplanberatungen zu entscheiden wäre.

### **A) 2008 – Priorität 1 und 2**

#### **1. Personalbedarf bei der Verkehrsüberwachung und der Bußgeldstelle 2008**

Nach den bisherigen Erfahrungs- und Strukturdaten ergibt sich für das vorgenannte Konzept folgender Personalbedarf für 5 zusätzliche stationäre Überwachungsanlagen und ein zusätzliches Messfahrzeug:

Verkehrsüberwachung: 4 Stellen in Entgeltgruppe 8 TVöD

Bußgeldstelle: 7 Stellen, davon 5 Stellen im mittleren Dienst in Besoldungsgruppe A 8 und 2 Stellen im gehobenen Dienst in Besoldungsgruppe A 10.

### **B) 2009 – Priorität 3 und 4**

#### **1. Personalbedarf bei der Verkehrsüberwachung und der Bußgeldstelle 2009**

Verkehrsüberwachung: 1 Stelle in Entgeltgruppe 8 TVöD

Bußgeldstelle: 2 Stellen, davon 1 Stelle im mittleren Dienst in Besoldungsgruppe A 8 und 1 Stelle im gehobenen Dienst in Besoldungsgruppe A 10.

## **Finanzielle Auswirkungen**

### **A) 2008 – Priorität 1 und 2**

#### **2.1 Investitionen 2008**

Investitionen stationäre Anlagen	240.000
Investitionen mobile Geschwindigkeitsüberwachung	159.000
<b>Summe Investitionen Geschwindigkeitsüberwachung</b>	<b>399.000</b>

## 2.2 Ausgaben 2008

Personalkosten	734.000
kalk. Kosten p.a.	ca. 55.860
technische Betriebskosten und sonstige Sachkosten p.a.	99.900
<b>Summe Ausgaben 2008</b>	<b>889.760</b>

## 2.3 Einnahmen 2008

Es werden auf Basis der Erfahrungen und Statistiken der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung Einnahmen von **rd. 1.100.000,-** pro Jahr erwartet.

## 2.4 Kostendeckung 2008

Für den Bereich der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung wurde einschließlich der Gemeinkosten für das Jahr 2005 im Rahmen der Vollkostenrechnung ein Kostendeckungsgrad von 190 % ermittelt bzw. im personalintensiveren Bereich der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung von ca. 100 %. Dies bestätigen die obigen Berechnungen: Den **Einnahmen von rd. 1.100.000,-** stehen einschließlich Abschreibungen nur **Ausgaben von rd. 890.000** gegenüber. Der vollständig kostendeckende Betrieb der neuen Anlagen ist damit gewährleistet.

## B) 2009 – Priorität 3 und 4

### 2.1 Investitionen 2009

Investitionen stationäre Anlagen	75.000
Alarmsicherung	18.000
<b>Summe Investitionen Geschwindigkeitsüberwachung</b>	<b>93.000</b>

### 2.2 Ausgaben 2009

Personalkosten	205.350
kalk. Kosten p.a.	ca. 13.020
technische Betriebskosten und sonstige Sachkosten p.a.	38.300
<b>Summe Ausgaben 2009</b>	<b>256.670</b>

### 2.3 Einnahmen 2009

Auf Basis der Erfahrungen und Statistiken der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung sind Einnahmen von **rd. 360.000,-** pro Jahr zu erwarten.

## **2.4 Kostendeckung 2009**

Den **Einnahmen von rd. 360.000** stehen **Kosten von insgesamt rd. 257.000** gegenüber.

Auch die im Jahr 2009 geplanten Anlagen können vollständig kostendeckend betrieben werden.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Die Referate WFB und T haben die Vorlage mitgezeichnet.

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

GR-Antrag Nr. 257/2006 - Freie Wähler-Gemeinderatsfraktion

### **Erledigte Anfragen/Anträge:**

GR-Antrag Nr. 257/2006: UTA 24.10.2006 Nr. 707/2006

Dr. Martin Schairer  
Bürgermeister

Anlagen

Ausführliche Begründung

Unfallzahlen, Ergebnisse mobile Geschwindigkeitsüberwachung

## **Ausführliche Begründung:**

Am 24. Oktober 2006 erfolgte die Berichterstattung im Ausschuss für Umwelt und Technik zum Antrag der Gemeinderatsfraktion der „Freie Wähler“ (Nr. 257/06) „Überprüfung der bestehenden Geschwindigkeitsmessanlagen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit“. Im Rahmen der Sitzung wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zu notwendigen Investitionen im Bereich von Geschwindigkeitsmessanlagen (mobil / stationär) im Stadtgebiet Stuttgart zur Erreichung einer höheren Verkehrssicherheit vorzulegen.

Die Verkehrsüberwachung hat - in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium Stuttgart - auf der Basis der Statistiken der mobilen städtischen und polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung (Anlage 2) und nach Auswertung der vorhandenen Erkenntnisse über Unfallzahlen der letzten Jahre die Notwendigkeit der Erstellung von neuen und Ergänzung bereits bestehender stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Stuttgart geprüft. In diese Prüfung wurde auch die Ausstattung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung hinsichtlich Technik, Umfang und Ergänzungsbedarfs einbezogen.

In der Anlage 2 ist eine Übersichtsliste in Tabellenform beigelegt, die Angaben über Unfälle, mobile Geschwindigkeitsmessungen, geschätztes Fallzahlenaufkommen sowie die voraussichtlichen Investitionen enthält.

## **Zu Beschlussantrag Ziffer 1:**

### **A) 2008:**

#### **Priorität 1:**

#### **1.1 Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

##### **Neckartalstraße (2 stationäre GÜ-Anlagen)**

In der Neckartalstraße kam es im Bereich zwischen der Volta- und der Löwentorstraße u.a. aufgrund des guten Ausbauszustandes der Straße in beiden Fahrrichtungen in den letzten Jahren immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und Toten. Nicht angepasste Geschwindigkeit war hierfür oftmals die Ursache, insbesondere nachts und an Wochenenden, da zu diesen Zeiten weniger Kfz-Verkehr statt findet. Diesen Unfällen kann mit baulichen Maßnahmen nicht nachhaltig entgegen gewirkt werden. Aufgrund massiver Beschwerden der Anwohner aus dem Stadtteil Münster über Raser in ihrem Wohnumfeld und der damit verbundenen Lärmbelästigung werden diese Straßen bereits schwerpunktmäßig in die Einsatzplanung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung eingebunden. Diese Überwachung kann nur punktuell im Rahmen der sachlichen und personellen Ressourcen erfolgen und zeigt demzufolge nur begrenzt Erfolge. Um die Unfallproblematik nachhaltig in den Griff zu bekommen, ist die Erstellung von jeweils mindestens einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage je Fahrrichtung aus verkehrssicherheitstechnischen Erwägungen unerlässlich.

## Rotenwaldstraße (2 stationäre GÜ-Anlagen)

Auch in der Rotenwaldstraße kam es zwischen Augustenstraße und Birkenkopf in den letzten Jahren zu schweren Verkehrsunfällen mit Personenschäden, die hauptsächlich auf nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Anwohner beklagen sich zu Recht über Raser. Die gemessene Spitzengeschwindigkeit betrug letztes Jahr im Bereich zwischen Augustenstraße und Buchenhofstaffel 102 km/h, im Bereich zwischen Buchenhofstaffel und Birkenkopf 142 km/h. Dieser Straßenabschnitt wird ebenfalls bereits regelmäßig in die Einsatzplanung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung eingebunden. Die punktuelle und zeitlich begrenzte Überwachung zeigt hinsichtlich der Unfallproblematik nur eingeschränkte Erfolge. Hier sollte sowohl in stadtein- als auch in stadtauswärtiger Fahrtrichtung eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage dauerhaft als temporäre Geschwindigkeitsbremse erstellt werden.

## Neue Weinsteige (1 stationäre GÜ-Anlage)

Stadtauswärts kommt es im oberen Bereich immer wieder zu Unfällen aufgrund von überhöhter bzw. nicht angepasster Geschwindigkeit. Der gute Ausbauzustand der zweispurigen Straße verleitet zu höheren Geschwindigkeiten. In den letzten 4 Jahren waren in diesem Bereich 9 Unfälle, davon 1 Baumunfall mit tödlichem Ausgang zu verzeichnen. Die Verstetigung des Verkehrsflusses auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau durch stationäre zusätzliche Anlagen würde in dem genannten Bereich die Unfallgefahr deutlich reduzieren und zur Senkung der Grundbelastung mit Schadstoff- und Lärmemissionen beitragen.

### 1.2 Errichtung eines weiteren Messmastens auf der Neuen Weinsteige in stadteinwärtiger Fahrtrichtung

In stadteinwärtiger Fahrtrichtung ist bereits seit August 1995 eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in Betrieb. Seit dem Jahr 2000 war lediglich ein Unfall mit überhöhter Geschwindigkeit vor der Überwachungsanlage zu verzeichnen. Im weiteren Verlauf der B 27 kommt es in stadteinwärtiger Fahrtrichtung nach einer längeren Geraden (Höhe Gebäude Nr. 75) in einer scharfen Rechtskurve insbesondere bei Regen immer wieder zu Unfällen. Deshalb sollte vor dieser Kurve auf Höhe des Gebäudes 135 ein zweiter stationärer Messmasten installiert werden. Dieser kann dann wechselweise mit dem oberen Standort mit einem Messeinsatz bestückt werden.

## Priorität 2:

### 2.1 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung verfügt zurzeit über 3 Messfahrzeuge und führt insbesondere Messungen in Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen und auf Vorbehaltsstraßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Luftreinhaltung durch. Ein Messfahrzeug wird dabei regelmäßig eingesetzt, um der ständig ansteigenden Anzahl von Bürgerbeschwerden und Hinweisen der Bezirksvorsteher über Geschwindigkeitsverstöße in ihrem Wohnumfeld Rechnung zu tragen.



Zurzeit sind ca. 1500 Straßen im gesamten Stadtgebiet bei der Einsatzplanung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung zu berücksichtigen. Mit den vorhandenen Ressourcen waren im letzten Jahr 2211 Messeinsätze möglich. Mindestens ein weiteres Messfahrzeug ist für eine Verbesserung der flächendeckenden Überwachung und der damit verbundenen präventiven Verkehrssicherheitsarbeit unerlässlich.

Zudem war es mit dem zur Verfügung stehenden Messequipment in Ermangelung von Aufstellmöglichkeiten bisher oftmals nicht möglich, in Wohngebieten mit besonders enger Bebauung und wenig im Straßenverkehr zur Verfügung stehendem Aufstell- bzw. Parkraum (z.B. Stuttgarter Westen) Geschwindigkeitsmessungen vorzunehmen, da das hierfür optimal geeignete Hand-Lasermesssystem nicht zur Verfügung steht. Dieses System, das als Ergänzung zu den Messfahrzeugen zu sehen ist, kann sehr platzsparend auf einem Stativ und bei Bedarf sogar als Handmessgerät betrieben werden.

## 2.2 Geschwindigkeitsanzeigetafel mit Statistikfunktion

Zur Optimierung des Beschwerdemanagements und aus verkehrserzieherischen Gründen ist eine zusätzliche Geschwindigkeitsanzeigetafel mit Statistikfunktion erforderlich. Bisher wird seitens der Verkehrsüberwachung lediglich eine einzige transportable Geschwindigkeitsanzeigetafel betrieben. Die Anzeigetafel wird insbesondere vor Kindergärten, Spielplätzen und Seniorenheimen aufgestellt. Die Nachfrage nach dieser Anzeigetafel ist sehr groß. Mit dem Einsatz einer zusätzlichen Anzeigetafel im Rahmen des Beschwerdemanagements kann durch Auswertungen vor Ort überprüft werden, inwieweit vorliegende Beschwerden von Bürgern begründet sind. Zudem kann mit diesem Gerät an unfallträchtigen Stellen eine statistische Erhebung des tatsächlichen Geschwindigkeitsverhaltens durchgeführt werden. Diese Daten wären für die Unfallschwerpunktkommission von großem Nutzen.

## **B) 2009:**

### Priorität 3:

#### 3.1 Ergänzung bestehender stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Für die stationäre Geschwindigkeitsmessanlage in der Nürnberger Straße wird ein zusätzlicher Kameraeinsatz benötigt. Bisher wurde ein Kameraeinsatz zwischen den Anlagen Heilbronner Straße und Nürnberger Straße getauscht. Die großen Fallzahlen von Geschwindigkeitsverstößen bei beiden Anlagen und die Anzahl von hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen rechtfertigen einen zusätzlichen Kameraeinsatz, da dadurch in beiden Bereichen eine ganzjährige Überwachung gewährleistet werden kann. Die Anlage in der Nürnberger Straße befindet sich in stadteinwärtiger Fahrtrichtung ca. 50m vor dem Bereich der Stadtbahnhaltestelle „Nürnberger Straße“ der U1 und dient auch zum Schutz der die Straße an dieser Stelle querenden Fußgänger und Fahrgäste. Die Anlage Heilbronner Straße befindet sich ca. 200m nach dem Pragsattel in stadteinwärtiger Richtung.

### 3.2 Alarmsicherung besonders gefährdeter stationärer Anlagen (4 Schlagmelder)

Schlagmelder sind an den Messeinsatz gekoppelt und lösen bei dem Versuch, die Anlage gewaltsam zu öffnen bzw. zu beschädigen, einen Alarm bei dem im Bereich der Anlage zuständigen Polizeirevier aus und sind insbesondere an den stark befahrenen Straßen Wangen / Hedelfingen (B10), Stahlhochbrücke (B10/B27) und Heilbronner Straße erforderlich, um die Anlagen gegen Sabotageakte abzusichern. Für die genannten Standorte sind 4 Schlagmelder notwendig.

#### Priorität 4:

Anlagen zum Schutz vor Lärm und Schadstoffemissionen (Anlage 2)

In stadteinwärtiger Fahrtrichtung vom Schattenring zum Viereichenhautunnel sieht der Planfeststellungsbeschluss eine Grundgeschwindigkeit von 60 km/h (heutige Anordnung besteht bei 80 km/h) vor. Die Einrichtung der Grundgeschwindigkeit von 60 km/h unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums, ein entsprechender Antrag ist in Vorbereitung. Da sich ein Handlungsbedarf an den tatsächlichen Lärm- und Schadstoffemissionen orientiert, sind im Vorfeld zunächst umfassende Lärmrechnungen durch den Straßenbaulastträger durchzuführen. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses und einer damit einhergehenden Minderung der Staugefahr sowie zur Senkung der Grundbelastung mit Schadstoffemissionen würde die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage beitragen.

#### **C) Ausblick:**

##### 1. Kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen

Im Rahmen der Unfallschwerpunktarbeit wurde festgestellt, dass es auf den Stuttgarter Hauptverkehrsachsen insbesondere nachts und an Wochenenden zu Rotlichtverstößen kommt. Dabei wird beobachtet, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit oftmals nicht eingehalten wird. Hier würde sich eine Überwachung mit einer kombinierten Überwachungsanlage, die in der Lage ist, gleichzeitig sowohl Rotlicht- als auch Geschwindigkeitsverstöße festzustellen, anbieten. Dies wird im Rahmen der Unfallschwerpunktarbeit geprüft und zu gegebener Zeit berichtet.

##### 2. Fußgängerüberwege B14 Hauptstätter Straße

Zur Sicherung der Fußgängerüberwege B14 auf der Hauptstätter Straße Höhe Sophienstraße kann nach derzeitigem Planungs- und Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden, dass die Errichtung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen innerhalb der vorgenannten Prioritäten einen hohen Stellenwert einnimmt. Sofern sich aus dem im Frühjahr 2007 zu erstellenden Zwischenbericht ein Bedarf ergibt, wird dieser in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

## Zu Beschlussantrag Ziffer 2:

### A) 2008 – Priorität 1 und 2

#### **1. Personalbedarf bei der Verkehrsüberwachung und der Bußgeldstelle**

Die Prognosen der Verkehrsüberwachung für die zusätzlichen stationären Überwachungsanlagen ergeben ein zu erwartendes Fallaufkommen von **jährlich 37.000 Verstößen**. Nach den bisherigen Erfahrungs- und Strukturdaten kann 1 Sachbearbeiter der Bußgeldstelle **6.250** Geschwindigkeits- und Rotlichtfälle pro Jahr bearbeiten; bei der Verkehrsüberwachung wird für die gleiche Fallzahl 0,5 Sachbearbeiter benötigt.

Für die Personalbedarfsrechnung 2008 wurden die nach den vorliegenden Erfahrungs- und Strukturdaten prognostizierten Fallzahlen der neu zu erstellenden stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in der Neckartalstraße (2 Anlagen), der Rotenwaldstraße (2 Anlagen) und der Neuen Weinsteige (1 Anlage stadtauswärts) herangezogen. Das zu erwartende Fallaufkommen von **25.000 Verstößen** führt im Bereich der stationären Geschwindigkeitsüberwachung zu einem Personalbedarf von 2 Stellen in Entgeltgruppe 8 bei der Verkehrsüberwachung und 4 Stellen bei der Bußgeldstelle, davon 3 Stellen in Besoldungsgruppe A 8 und 1 Stelle in Besoldungsgruppe A 10.

Für den Betrieb des zusätzlichen Messfahrzeugs einschließlich eines Lasermessgeräts in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung werden bei der Verkehrsüberwachung 2 Stellen (je Schicht 1 Mitarbeiter) in der Entgeltgruppe 8 TVöD benötigt. Das bei einem zusätzlichen Messfahrzeug zu erwartende Fallaufkommen von 20.000 Verstößen (bei 3 Messfahrzeugen liegt das durchschnittliche Fallaufkommen bei 60.000 Verstößen jährlich) führt bei der Bußgeldstelle zu einem Personalmehrbedarf von 3 Stellen, davon 2 in Besoldungsgruppe A 8 und 1 Stelle in Besoldungsgruppe A10.

#### **2. Finanzielle Auswirkungen**

##### **2.1 Investitionen 2008**

###### 2.1.1 Stationäre Anlagen

5 Stationäre Anlagen (Verkehrssicherheit)	225.000
1 zusätzlicher Masten Neue Weinsteige	15.000
<b>Summe Investitionen stationäre Anlagen</b>	<b>240.000</b>

Die vorstehende Aufstellung beinhaltet nicht die Kosten für die erforderlichen Tiefbauarbeiten, da diese standortspezifisch sind und erst nach Festlegung des endgültigen Standorts der Anlage durch das Tiefbauamt ermittelt werden können. Durchschnittlich ist von 15.000 je Anlage auszugehen.

###### 2.1.2 Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Mobile GÜ – zusätzliches Messfahrzeug	120.000
Lasermessgerät	35.000
GÜ – Anzeigetafel mit Statistikfunktion	4.000

**Summe Investitionen mobile Geschwindigkeitsüberwachung 159.000**

Die vorgenannten Investitionen summieren sich auf eine einmalige Summe von **399.000** . Im laufenden Betrieb entstehen Folgekosten für die technische Betreuung (ca. 10 % aus den Investitionen = 40.000 ).

## 2.2 Ausgaben 2008

### Personalkosten

Aus der Personalbedarfsberechnung ergeben sich folgende jährliche Personalkosten:

a) Verkehrsüberwachung

4 x EG 8 (54.250 ) 217.000

b) Bußgeldstelle

5 x Bes.Gr. A 8 (71.600 ) 358.000

2 x Bes.Gr. A 10 (79.500 ) 159.000

**Summe Personalkosten gesamt 734.000**

### Sachkosten

Bei 399.000 Investitionskosten ergeben sich kalkulatorische Kosten für

4% annuitätische Verzinsung jährlich ca. 15.960

10 Jahre Abschreibung jährlich ca. 39.900

Kosten der technischen Betreuung (ca. 10 %) 39.900

Kosten für den Service von Kasse und Beibetrieb (Schätzung) 60.000

**Summe Sachkosten 155.760**

**Summe Folgekosten 2008 889.760**

## 2.3 Einnahmen 2008

Es werden auf Basis der Erfahrungen und Statistiken der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung **Einnahmen** von **rd. 1.100.000,-** pro Jahr erwartet. Dieser Wert ergibt sich aus den Fallzahlen multipliziert mit dem Verwarnungs- oder Bußgeld für den jeweiligen Verstoß.

## 2.4 Kostendeckung

Für den Bereich der Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung wurde einschließlich der Gemeinkosten für das Jahr 2005 im Rahmen der Vollkostenrechnung ein Kostendeckungsgrad von 190 % ermittelt bzw. im personalintensiveren Bereich der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung von 100 %. Dies bestätigen die obigen Berechnungen: Den **Einnahmen von rd. 1.100.000** stehen einschließlich Abschreibungen nur **Ausgaben von rd. 890.000** gegenüber. Der vollständig kostendeckende Betrieb der neuen Anlagen ist damit gewährleistet.

## **B) 2009 – Priorität 3 und 4**

### **1. Personalbedarf bei der Verkehrsüberwachung und der Bußgeldstelle 2009**

Für die Personalbedarfsrechnung 2009 wurden die nach den vorliegenden Erfahrungs- und Strukturdaten prognostizierten Fallzahlen der neu zu erstellenden stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zwischen Schattenring und Viereichenhautunnel in stadteinwärtiger Fahrtrichtung (1 Anlage) und für den zusätzlichen Einsatz in der stationären Anlage in der Nürnberger Straße die bereits vorliegenden durchschnittlichen Fallzahlen der letzten 3 Jahre herangezogen. Das zu erwartende Fallaufkommen von 12.000 Verstößen führt im Bereich der stationären Geschwindigkeitsüberwachung zu einem Personalbedarf von 1 Stelle in Entgeltgruppe 8 bei der Verkehrsüberwachung und 2 Stellen bei der Bußgeldstelle, davon 1 Stelle in Besoldungsgruppe A 8 und 1 Stelle in Besoldungsgruppe A 10.

### **2. Finanzielle Auswirkungen**

#### **2.1 Investitionen 2009**

##### Stationäre Anlagen

1 Stationäre Anlage (Emissionsschutz)	45.000
1 zusätzlicher Messeinsatz Nürnberger Straße	30.000
4 Schlagmelder zur Anlagensicherung	18.000
<b>Summe Investitionen stationäre Anlagen</b>	<b>93.000</b>

Die vorstehende Aufstellung beinhaltet nicht die Kosten für die erforderlichen Tiefbauarbeiten, diese Kosten für eine Anlage auf der B14 vor dem Viereichenhautunnel wären in Ermangelung eines Seitenstreifens deutlich höher anzusetzen.

Die vorgenannten Investitionen summieren sich auf eine einmalige Summe von **93.000** , ohne Folgekosten des technischen Betriebs. Hier wären nochmals ca. 10 % (= **9.300** ) pro Jahr den Investitionen hinzuzurechnen.

#### **2.2 Ausgaben 2009**

##### Personalkosten

Aus der Personalbedarfsberechnung ergeben sich folgende jährliche Personalkosten:

##### c) Verkehrsüberwachung

1 x EG 8 (54.250 )	54.250
--------------------	--------

##### d) Bußgeldstelle

1 x A 8 (71.600 )	71.600
1 x A 10 (79.500 )	79.500

<b>Summe Personalkosten gesamt</b>	<b>205.350</b>
------------------------------------	----------------



## Sachkosten

Bei 93.000 Investitionskosten ergeben sich kalkulatorische Kosten für

4% annuitätische Verzinsung	ca. 3.720	p.a.
10 Jahre Abschreibung	ca. 9.300	p.a.
Kosten der technischen Betreuung (ca. 10 %)	9.300	p.a.
Kosten für den Service von Kasse und Betreuung (Schätzung)	29.000	p.a.

**Summe Folgekosten 2009** **256.670**

### **2.3 Einnahmen 2009**

Es werden auf Basis der Erfahrungen und Statistiken der stationären und mobilen Geschwindigkeitsüberwachung **Einnahmen** von **rd. 360.000,-** pro Jahr erwartet. Dieser Wert ergibt sich aus den Fallzahlen multipliziert mit dem Verwarnungs- oder Bußgeld für den jeweiligen Verstoß.

### **2.4 Kostendeckung**

Den **Einnahmen von rd. 360.000** stehen **Kosten von insgesamt rd. 257.000** gegenüber. Auch die im Jahr 2009 geplanten Anlagen können vollständig kostendeckend betrieben werden.

### **C) Fazit**

Untersuchungen belegen, dass sowohl durch stationäre als auch mobile Geschwindigkeitskontrollen deutliche Sicherheitsgewinne erzielt werden. Die größten Rückgänge bei den Unfallgefahren sind in Bereichen zu registrieren, in denen es vorher zu besonders schweren Unfällen infolge starker Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kam. Ein gutes Beispiel hierfür ist die stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in der Heilbronner Straße/Unterer Dornbusch. Vor Errichtung der Anlage 1998 kam es in diesem Kurvenbereich immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen mit Toten und Schwerverletzten infolge von überhöhter Geschwindigkeit. Seit Errichtung der Anlage waren keine schweren Unfälle mit Kraftfahrzeugen mehr zu verzeichnen.